



VS



No início de março de 2021 li um artigo do CFO da COSAN, Sr Marcelo Martins, no qual ele compara os objetivos da TESLA em neutralização de CO<sub>2</sub> com os resultados obtidos pela COSAN, mais especificamente falando do mercado sucroalcooleiro.

Nestes 11 anos de operação da TESLA, 3,7Mton de CO<sub>2</sub> foram neutralizados ou aproximadamente 340.000ton de CO<sub>2</sub> por ano.

Só a Raízen, maior grupo sucroalcooleiro do mundo, pertencente à Shell e a Cosan, neutralizou 5,2Mton de CO<sub>2</sub> em 2020, ou seja, 15 vezes mais que a tesla o faz.

A maior produtora de Biocombustíveis da Europa, NESTE, pretende obter 20Mton de CO<sub>2</sub> até 2030, a Raízen obterá esta marca em 2025.

Hoje li um artigo que relata o estado de atenção que a indústria automobilística se encontra. Muitos países estão definindo datas arrojadas para o fim da produção de veículos movidos a combustão interna. Levando em conta que para o desenvolvimento de um novo carro são necessários de 4 a 5 anos, é de se supor que a data de corte proposta, 2030, seja um objetivo difícil de atingir.

Adicionalmente, apesar de muito mais simples que os veículos a combustão, os elétricos são mais caros de se fabricar, principalmente por conta do custo das baterias, que representa de 70 a 80% do custo total.

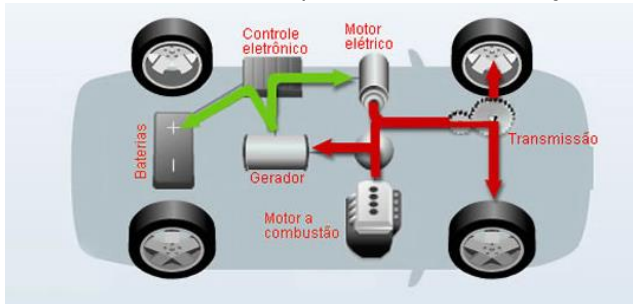
Hoje muitos governos estão subsidiando a fabricação de veículos elétricos com renúncia fiscal, a questão é, até quando terão folego para subsidiar se uma das principais fontes de receita é justamente a indústria automotiva?

Não li nenhum artigo, até o momento, sobre a cadeia do lítio, componente fundamental para a fabricação de baterias, nada a respeito dos impactos de sua extração e, principalmente, seu descarte.

Outro ponto muito importante a se considerar é a produção da energia elétrica, ainda há muitos países servindo-se de carvão e óleo para a produção de energia, é verdade que alguns países estão mudando a matriz energética para “geração de energia verde” (eólico e solar) a passos largos.

Há que se considerar que, independente da forma como é produzida, a cada transformação do estado da energia há perdas, por exemplo: vapor em energia mecânica, energia mecânica em elétrica no gerador, transporte de energia pela rede elétrica, AT e BT, armazenamento nas baterias e, finalmente, a transformação de elétrica em mecânica novamente no veículo. Dependendo do gerador de energia em questão, pode ser que o balanço energético seja desfavorável em relação ao motor de combustão do veículo.

Finalizando, em minha opinião, a melhor solução é



a apresentada por veículos híbridos, com o emprego do KERS e etanol do Brasil.